



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

Uw kenmerk
36700-17

Bijlage(n)
1

Datum 2 september 2026
Betreft Reactie op vragen over beleidsappreciatie rondetafelgesprek
luchtvaartverdrag EU-ASEAN

Geachte voorzitter,

Op 16 juli jl. hebben verschillende fracties binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat vragen en opmerkingen voorgelegd over de beleidsappreciatie op de bijdragen van enkele experts in het rondetafelgesprek van 17 april 2025 over het EU-ASEAN luchtvaartverdrag. Hieronder treft u de antwoorden aan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

VVD-fractie

Economische positie en concurrentiekracht

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

- 1. De leden van de VVD-fractie lezen dat de minister aangeeft dat het EU-ASEAN-luchtvaartverdrag de commerciële mogelijkheden voor Europese luchtvaartmaatschappijen vergroot en de positie van de Europese luchtvaartsector versterkt ten opzichte van de bestaande bilaterale verdragen. Kan de minister nader toelichten welke concrete economische voordelen hij voor Nederland verwacht? Welke effecten verwacht hij voor de concurrentiepositie van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen, de vrachtsector, de netwerkkwaliteit van Schiphol en de Nederlandse economie?**

De ASEAN-lidstaten zijn na China en de VS de belangrijkste handelspartners van de EU buiten Europa. Op 7 juni 2016 is aan de Europese Commissie mandaat verleend om namens de EU en haar lidstaten met de ASEAN-lidstaten te onderhandelen over een "Open Aviation Area" tussen de EU en haar lidstaten en de ASEAN-lidstaten. Na vijf jaar onderhandelen is hieruit in juni 2021 het EU-ASEAN luchtvaartverdrag voortgekomen. Dit is de eerste "block-to-block" overeenkomst wereldwijd tussen de EU en haar lidstaten enerzijds en de ASEAN-lidstaten anderzijds. Dit luchtvaartverdrag zorgt voor verruimde connectiviteit voor 1.1 miljard consumenten met een van de snelst groeiende luchtvaartmarkten ter wereld en bevat afspraken en de mogelijkheid tot samenwerking op het gebied van onder meer luchtvaartveiligheid, eerlijke concurrentie, consumentenbescherming, duurzaamheid en sociale aspecten. Het verdrag faciliteert hiermee de mogelijkheden voor internationale handel en het toerisme. Het verdrag creëert ruimere en geharmoniseerde commerciële mogelijkheden voor de Nederlandse luchtvaartsector om de voor Nederland economisch belangrijke en snelgroeiende Zuidoost-Aziatische markt van de ASEAN-landen met zowel passagiers- als vrachtdiensten te bedienen.

Het verdrag komt hiermee aan in Nederland gevestigde luchtvaartmaatschappijen voor passagiersdiensten als KLM ten goede, die haar concurrentiepositie op die markt via ruime code-share mogelijkheden met luchtvaartmaatschappijen uit de ASEAN-landen kan versterken om zowel haar directe als indirecte netwerk aan verbindingen in de regio te vergroten. Hiermee worden de mogelijkheden voor Nederlandse consumenten om gemakkelijker vanuit Nederland van, naar en via ASEAN-lidstaten te reizen ook vergroot. Daarnaast vormt de luchtvrachtmarkt tussen de EU en ASEAN-lidstaten een belangrijk onderdeel van de bredere EU-Azië handelscorridor.

Het EU-ASEAN luchtvaartverdrag biedt ruimere mogelijkheden aan Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Er kan naar meer bestemmingen in de ASEAN-regio worden gevlogen. Via samenwerkingsmogelijkheden met andere luchtvaartmaatschappijen kunnen ook meer bestemmingen indirect worden aangevlogen. Het totale aantal vliegtuigbewegingen kan niet toenemen vanwege de restricties in nationale regelgeving. Luchtvaartmaatschappijen kunnen binnen hun slotportfolio wel gebruik maken van de nieuwe mogelijkheden die dit verdrag biedt. Dit komt ook de netwerkkwaliteit en hub-positie van Schiphol ten goede.

De Europese Commissie heeft in de marktanalyse voorafgaand aan het verdrag geconstateerd dat dit verdrag met ASEAN ook helpt in de concurrentie met luchtvaartmaatschappijen uit de golfregio. Momenteel vliegen veel passagiers naar de ASEAN-landen met een overstap in die regio. De prognose is dat met dit verdrag de groei van die luchtvaartmaatschappijen afgeremd wordt, door de toegenomen directe mogelijkheden tussen de EU en de ASEAN-landen.

- 2. Voorts lezen deze leden dat de minister stelt dat ASEAN één van de snelst groeiende luchtvaartregio's ter wereld is. Hoe past dit verdrag binnen de bredere Europese luchtvaartstrategie en het versterken van de concurrentiepositie van Europese luchtvaartmaatschappijen ten opzichte van andere mondiale luchtvaartregio's?**

De Europese Commissie werkt aan een nieuwe Europese luchtvaartstrategie, die onder meer gericht is op versterking van de concurrentiepositie van Europese luchtvaartmaatschappijen op basis van eerlijke concurrentie. Het EU-ASEAN-verdrag past hierin door afspraken over duurzaamheid, sociale aspecten en eerlijke concurrentie. Deze dragen bij aan een gelijk speelveld, met name op de snelgroeiende ASEAN-markt.

Eerlijke concurrentie en arbeidsvoorwaarden

- 3. De leden van de VVD-fractie onderschrijven het belang van eerlijke concurrentie en goede arbeidsvoorwaarden. De minister geeft aan dat deze onderwerpen nadrukkelijk worden geagendeerd in de Gemengde Comités. Kan de minister aangeven welke concrete Nederlandse prioriteiten daarbij de komende jaren centraal zullen staan?**

Nederland streeft op basis van de bepalingen in het verdrag naar een zo gelijk mogelijk speelveld. Artikel 8 (Eerlijke mededinging) bevat waarborgen, waaronder handhaving van mededingingsrecht door een onafhankelijke autoriteit, tegengaan van discriminatie of oneerlijke praktijken, en de verplichting tot jaarlijks onafhankelijk ge-audit financieel verslag.

Ook sociale aspecten zijn een prioriteit. Zo biedt artikel 22 (Sociale Aspecten) handvatten voor samenwerking over werkgelegenheid, arbeidsomstandigheden, fundamentele rechten, arbeidsbescherming en sociale dialoog, en vormt de basis voor verdere verbetering van arbeidsregelgeving. De 'Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work' (1998) van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO) en de doelstellingen van de 'Declaration on Social Justice' (2008) van de IAO zijn het uitgangspunt bij deze afspraken.

Nederland ziet toe op naleving en streeft in samenspraak met de Europese Commissie en overige partijen naar verdere verbetering. In het laatste Gemengd Comité van 18 september 2025 is bijvoorbeeld de implementatie van de zogeheten 'Agenda voor waardig werk' van de IAO door Nederland geagendeerd. De voortgang op dit dossier wordt in het komende Gemengd Comité besproken. Via deze weg wordt snelle implementatie van zowel EU- als ASEAN-lidstaten verzekerd.

- 4. Op welke wijze wordt gemonitord of de afspraken over eerlijke concurrentie, sociale aspecten en arbeidsvoorwaarden daadwerkelijk tot verbeteringen leiden?**

Monitoring vindt plaats door het Gemengd Comité (artikel 23). Het Gemengd Comité moet de correcte uitvoering van het verdrag waarborgen. In het vierde lid van het artikel staat uitgewerkt hoe het Gemengd Comité de correcte uitvoering van het verdrag zal waarborgen, onder andere via informatie-uitwisseling over herziening van beleid, wet- en regelgeving en statistische informatie.

De bevoegdheden van het Gemengd Comité zien met name op het beheer van het verdrag en het waarborgen van de correcte uitvoering daarvan. Met het oog op de

correcte uitvoering, zal het Gemengd Comité onder andere de samenwerking ontwikkelen, de verdragsonderdelen verder ontwikkelen en eventuele aanbevelingen doen om het verdrag te wijzigen. Het Gemengd Comité wordt ook gebruikt om ontwikkelingen in beleid en wet- en regelgeving aan te kondigen.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

Toekomstige luchtvaartverdragen

- 5. De leden van de VVD-fractie lezen dat de minister aangeeft dat het EU-ASEAN-verdrag moet worden beschouwd als een verbeterd vertrekpunt voor verdere samenwerking en harmonisatie. Welke concrete verbeteringen wil Nederland bij toekomstige Europese luchtvaartverdragen realiseren ten opzichte van het huidige verdrag, bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, eerlijke concurrentie, arbeidsvoorwaarden en consumentenbescherming?**

Nederland zet zich in EU-verband in voor verdere concrete verbeteringen op het gebied van duurzaamheid, eerlijke concurrentie, arbeidsvoorwaarden en consumentenbescherming in toekomstige verdragen. Verdragen zijn het resultaat van onderhandelingen, waarin niet altijd volledig bereikt kan worden wat vooraf door een partij gewenst is. Het startpunt voor onderhandelingen is voor Nederland om zoveel als mogelijk wet- en regelgeving te harmoniseren.

Impactassessments

- 6. De leden van de VVD-fractie onderschrijven de uitspraak van de minister de Belgische oproep te steunen om bij toekomstige onderhandelingsmandaten standaard een impactassessment op het gebied van klimaat en duurzaamheid uit te voeren. Is de minister tevens bereid zich ervoor in te zetten dat toekomstige impactassessments ook nadrukkelijk aandacht besteden aan de economische effecten, de concurrentiepositie van de Europese luchtvaartsector en de geopolitieke betekenis van nieuwe luchtvaartverdragen, zodat een integrale afweging kan worden gemaakt?**

Ja. Op basis van bredere impact assessments waarin economische effecten, concurrentiepositie en geopolitieke betekenis worden meegenomen, kan Nederland een nog meer gefundeerde afweging maken over het verlenen van mandaten aan de Europese Commissie. Voorafgaand aan een mandaatverzoek onderzoekt de Europese Commissie al de nut- en noodzaak van een eventueel af te sluiten luchtvaartverdrag, waarin reeds een brede marktanalyse wordt gedaan en economische aspecten worden meegenomen. Deze analyse vormt de basis voor een mandaatverzoek. Nederland heeft zich bij de oproep van België aangesloten om deze studie uit te breiden met een onderzoek naar de effecten op klimaat en duurzaamheid.

Informatievoorziening aan de Kamer

- 7. De leden van de VVD-fractie vragen de minister te willen bezien hoe de Kamer tijdens internationale onderhandelingen meer kan worden geïnformeerd. Kan de minister nader toelichten op welke wijze hij de informatievoorziening aan de Kamer wil versterken, zonder afbreuk te doen aan de onderhandelingspositie van Nederland en de Europese Unie?**

De regering heeft op grond van artikel 1 van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking de wettelijke verplichting de Kamer te informeren over in onderhandeling zijnde verdragen. De minister van Buitenlandse Zaken deelt deze lijst van ontwerpverdragen

over de totstandkoming waarvan voor het Koninkrijk onderhandeld wordt ieder kwartaal met de Kamer. Dit EU-ASEAN verdrag heeft vanaf 1 juli 2021 op deze lijst gestaan.¹

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

Het kabinet hecht grote waarde aan een goede en tijdige informatievoorziening van de Kamer over internationale onderhandelingen over EU-luchtvaartverdragen. Tegelijkertijd brengt het karakter van dergelijke onderhandelingen specifieke restricties met zich mee om de onderhandelingspositie van de Europese Commissie en de EU-lidstaten niet te ondergraven. Zonder hier afbreuk aan te doen, kan informatie worden verschaft over het bereiken van bepaalde sleutelmomenten in het onderhandelingsproces. De voortgang van lopende onderhandelingen en relevante ontwikkelingen in Gemengde Comités zal IenW in de periodieke verzamelbrief luchtvaart aan de Kamer toesturen. Zo kan de Kamer daar eventueel haar actuele visie bij geven.

PRO-fractie

De leden van de PRO-fractie merken op dat de minister in zijn appreciatie kritiek levert op de bijdrage van verschillende experts bij het rondetafelgesprek van 17 april 2025. De kritiek heeft helaas een zeker welles-nietes karakter en wordt zelden onderbouwd met concrete passages uit het verdrag. Deze leden verschillen verder met de minister van mening wat het doel van een dergelijk verdrag (mede) zou moeten zijn en of de uitgangspunten van begin deze eeuw nog wel kunnen gelden voor een verdrag dat mogelijk weer decennialang de luchtvaart tussen deze twee economische blokken regelt. De minister schrijft meermaals dat het verdrag moet worden gezien en beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie. Deze leden delen die mening niet. Het verdrag, dat we afsluiten voor de toekomst, moet worden beoordeeld ten opzichte van de situatie zoals we die willen hebben. Het verdrag moet immers leiden tot een situatie zoals we die willen hebben. Deze leden stellen vast dat dit verdrag niet leidt tot de situatie zoals deze leden die willen hebben.

De leden van de PRO-fractie constateren dat het verdrag nalaat om op het gebied van milieu, klimaat, gezondheid en arbeidsomstandigheden acceptabele minimumstandaarden vast te leggen. Veel afspraken zijn vaag, weinig concreet en niet wederzijds afdwingbaar, terwijl de rechten van maatschappijen ten opzichte van landen dat vaak wel zijn. Deze onbalans tussen onuitgewerkte en veelal onbeschermd maatschappelijke belangen en juist goed beschermde commerciële belangen, is volgens deze leden een fundamenteel tekort en zou aanleiding moeten zijn voor heronderhandeling. De Nederlandse overheid, en elke overheid, zou primair moeten opkomen voor het publieke belang. Dat is meer dan het faciliteren van een markt voor commerciële bedrijven. Dat is het vastleggen van de spelregels. Concreet, ambitieus en afdwingbaar. Het primaire praktische doel van het verdrag is groei van de luchtvaart faciliteren. Wat deze leden betreft is dat zeer strijdig met het publieke belang en moeten we juist voorkomen dat de luchtvaart en daarmee de schade aan klimaat, natuur en gezondheid van omwonenden verder toeneemt.

De leden van de PRO-fractie delen ook niet de stelling van de minister dat het verdrag geen belemmering zou vormen voor verdere verduurzaming. Groei van de luchtvaart is immers tegengesteld aan die verduurzaming. En groeibeperkende of krimpmaatregelen worden heel moeilijk, zo niet onmogelijk. De huidige doelen van de EU, ICAO of diverse ASEAN-landen sluiten in het geheel niet aan bij het verdrag van Parijs en de noodzakelijke afname van emissies en non-CO₂-klimaat effecten.

¹ Kamerstukken 23530, nr. 131.

Efficiëntere vliegtuigen en efficiënter gebruik van het luchtruim zijn vooral kostenbesparend voor de luchtvaart en hebben tot nu toe vooral geleid tot méér luchtvaart en daarmee netto tot meer schade.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

- 8. Is de minister het met deze leden eens dat de enkele procenten efficiëntiewinst vooralsnog altijd ruimschoots zijn overtroffen door de vele tientallen procenten groei, en dat het zonder volumemaatregelen ook niet denkbaar is dat dit kantelt? Hoe draagt dit verdrag bij aan klimaatneutrale luchtvaart in 2050?**

Ik deel deze veronderstelling over de mogelijke effecten van het EU-ASEAN luchtvaartverdrag niet. Capaciteit van de luchtvaart moet passen binnen de grenzen die in nationale en Europese wet- en regelgeving worden gesteld. Dit verdrag biedt mogelijkheden voor efficiëntiewinst door indirecte verbindingen te vervangen voor directe verbindingen en maakt verbeterde samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen onderling mogelijk. Het EU-ASEAN verdrag staat EU-lidstaten op geen enkele manier in de weg om de markttoegang tot die luchthavens te beperken. In Nederland geldt dat bijvoorbeeld voor het krimpen naar en maximeren van het totaal aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol.

De ICAO-lidstaten, waaronder alle EU en ASEAN-lidstaten, streven als lange termijn doelstelling in 2050 naar een wereldwijde netto-nul CO₂ van de internationale luchtvaart. Dit gebeurt via vier pijlers: technologische vernieuwing, operationele verbeteringen, de inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen en via het mondiale compensatiemechanisme CORSIA. Het EU-ASEAN luchtvaartverdrag onderschrijft het belang van bescherming van het milieu door de verdere ontwikkeling en implementatie van internationaal beleid en samenwerking op dat gebied. Verder is het mogelijk om de noodzakelijke maatregelen te treffen op grond van de rechten en verplichtingen van de verdragsluitende partijen onder internationaal recht op het gebied van milieu.

- 9. De leden van de PRO-fractie lezen dat de minister voor klimaat, milieu en sociale aspecten meermaals verwijst naar de mogelijkheid om achteraf in de Gemengde Comités verbeteringen aan te brengen. Deze leden hebben hier weinig vertrouwen in. De sector heeft dan immers al de belangrijkste eigen belangen veiliggesteld en heeft helemaal geen belang bij het afspreken van meer restricties. De Gemengde Comités ontberen wat deze leden betreft ook democratische legitimiteit. Nu blind vertrouwen vragen van de Kamer voor die Gemengde Comités is wat deze leden betreft een veel te ruim mandaat. De minister schrijft dat het belangrijk is dat luchtvaartverdragen aansluiten bij de operationele wensen van de luchtvaartsector. Deze leden draaien het graag om. De wetgevende macht stelt de kaders waarbinnen de luchtvaartsector mag opereren en stelt deze kaders vanuit een breed maatschappelijk belang. Als dat aansluit bij de operationele wensen van de sector is dat wat deze leden betreft een meevaller, geen voorwaarde.**

De wetgevende macht stelt inderdaad de kaders. Dat gebeurt via Europese en nationale wet- en regelgeving, zoals bijvoorbeeld in het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol is gedaan. De wetgevende macht houdt die bevoegdheid, ook na het sluiten van dit luchtvaartverdrag. Het verdrag verplicht niet tot groei en ontnemt Nederland noch de EU de juridische ruimte om de negatieve impact van luchtvaart aan te pakken. Zonder

luchtvaartverdrag kunnen luchtvaartmaatschappijen niet 'naar', 'van' of 'over' het grondgebied van de andere partij vliegen.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

De bevoegdheden van het Gemengd Comité zijn in de beantwoording op vraag 4 nader toegelicht. Het Gemengd Comité werkt binnen het mandaat dat haar op grond van het verdrag is gegeven. In het Gemengd Comité nemen Rijksvertegenwoordigers van de lidstaten deel. Dit is vergelijkbaar met een werkgroep bij de Europese Commissie. Luchtvaartmaatschappijen kunnen als toehoorder aansluiten bij deze Gemengde Comités. In de beantwoording op vraag 7 is toegezegd dat de Kamer in de toekomst geïnformeerd zal worden over het verloop van deze Gemengde Comités.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

10. De leden van de PRO-fractie hebben ook vragen over artikel 12 en de gebruikersheffingen. Deze moeten kostengerelateerd zijn. Dat is nu ook zo in nationale en Europese afspraken, maar sluit vaak uit dat belangrijke maatschappelijke kosten, zoals gezondheidsschade, geluidsoverlast, klimaatschade en klimaatmitigerende maatregelen, nationale veiligheid en andere kosten, direct kunnen worden doorberekend aan de sector. Waarom is dit niet als uitdrukkelijk doel opgenomen? Is de minister het met deze leden eens, dat het nooit eerlijk kan zijn dat omwonenden van luchthavens of toekomstige generaties betalen met hun gezondheid? Dat het beperken van het doorberekenen van maatschappelijke kosten een vorm van fossiele subsidie is?

De gebruikersheffingen van luchthavens aan luchtvaartmaatschappijen dienen op grond van de vereisten van artikel 15 van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart non-discriminatoir en kostengerelateerd te zijn. Het gaat dan om kosten die samenhangen met het gebruik van luchthavens en luchtverkeersfaciliteiten door de luchtvaartuigen. Die vereisten zijn in artikel 12 van het EU-ASEAN verdrag geïmplementeerd. Dit betekent dat de heffingen alleen de operationele en onderhoudskosten, kosten van beheer, administratie en afschrijvingen van de luchthavenfaciliteiten mogen dekken. Het is op grond van artikel 15 van het Verdrag van Chicago verboden om tarieven, rechten of andere heffingen op te leggen voor het enkele recht van het vliegen over, het binnenvliegen in of het vertrek uit zijn grondgebied door een luchtvaartuig.

De door de leden genoemde maatschappelijke kosten kunnen wel doorberekend worden aan de luchtvaartsector via andere instrumenten en dat gebeurt ook.

Zo mogen de gebruikersheffingen geluidsgelateerd zijn. Schiphol past tariefdifferentiatie toe op basis van een indeling van vliegtuigtypen in verschillende geluidscategorieën en rekent aanmerkelijk hogere tarieven voor nachtvluchten. Hiermee wordt vlootvernieuwing via de havengelden door Schiphol gestimuleerd. Verder is er in Nederland sprake van een nationale vliegbelasting die uitstoot beprijsd en moeten luchtvaartmaatschappijen onder EU-ETS rechten voor uitstoot kopen.

11. De leden van de PRO-fractie lezen dat wijzigingen in de tekst volgens de minister in feite een nieuw onderhandelingstraject vereisen. Deze leden delen deze analyse van de minister en steunen dit ook. De huidige tekst is onvoldoende op veel belangrijke punten. Heronderhandeling is dan aan de orde. De minister schrijft dat verschillende landen het verdrag reeds hebben geratificeerd. Maar ook dat wanneer Nederland niet ratificeert, het verdrag voor geen van de aangesloten landen in werking kan treden. Is de minister het met deze leden eens dat dit dus de meest logische weg is om heronderhandelingen af te dwingen en moderne eisen en doelen voor de

luchtvaartsector op te nemen als voorwaarde voor een groot luchtvaartverdrag?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

Nee. Zoals ook toegelicht in de beleidsappreciatie naar aanleiding van het rondetafelgesprek leidt niet-ratificatie door Nederland naar verwachting niet tot betere afspraken, maar tot het volledig vervallen van het verdrag voor de gehele Europese Unie. Daardoor vallen we terug op de oude bilaterale luchtvaartverdragen zonder bepalingen over eerlijke concurrentie, milieu en sociale aspecten. Dit is geen logische of verstandige weg om heronderhandelingen af te dwingen, omdat het zowel de relatie met de Europese lidstaten als met de ASEAN-lidstaten op scherp zet en het daarmee zeer onwaarschijnlijk is dat dit tot betere afspraken leidt.

Niet-ratificeren van een al ondertekend verdrag bemoeilijkt toekomstige onderhandelingen waarin juist strengere eisen worden nagestreefd. In de huidige geopolitieke onzekere situatie, waarin nauwe samenwerking op het gebied van luchtvaart met de Europese Commissie en andere EU-lidstaten steeds crucialer wordt, is dat een uiterst onwenselijk gevolg van niet-ratificatie van dit verdrag.

Dit kan ook in bredere zin negatieve gevolgen hebben op andere beleidsterreinen waarover Nederland binnen de EU met de Commissie en andere EU-lidstaten en buiten de EU met ASEAN-lidstaten onderhandelt.

De structuur van dit verdrag biedt ruimte voor doorontwikkeling via het Gemengd Comité, dat een doorlopend platform is voor verdere samenwerking en aanscherping.

JA21-fractie

- 12. De leden van JA21-fractie delen de constatering van de heer Hemmings dat het voorliggende verdrag op elk thema een verbetering is ten opzichte van de huidige situatie. De leden van de JA21-fractie constateren dat de kritiekpunten van de heer Peeters zich vooral richten op de vraag hoe het verdrag strenger had kunnen zijn op het gebied van klimaat en duurzaamheid, maar daarmee niet gesteld wordt dat het voorliggende verdrag een verslechtering is van de bestaande situatie. Deelt de minister deze lezing van de bijdrage van de heer Peeters?**

Zoals aangegeven in de beleidsappreciatie van het rondetafelgesprek van 17 april (Kamerbrief 5 juni 2026) vraagt de bijdrage van de heer Peeters om nuancering op zijn analyse dat verdragsartikelen de nationale speelruimte zouden beperken. Dat is namelijk niet het geval. Uit de bijdrage valt niet direct op te maken in hoeverre hij het verdrag als verslechtering beschouwt. Net als de heer Hemmings stelt het ministerie dat het voorliggende verdrag een verbetering is ten opzichte van de bestaande situatie.

- 13. De leden van de JA21-fractie constateren dat het ratificeren van het verdrag een sluitstuk is van een jarenlang Europees proces. Verder constateren deze leden dat het voorliggende verdrag binnen de bij aanvang van het onderhandelproces gestelde kaders is gebleven. Is de minister het met deze leden eens dat nu dwarsliggen bij ratificatie slecht is voor de relatie van Nederland met mede-EU-lidstaten? Is de minister het daarnaast met deze leden eens dat het niet ratificeren van het verdrag slecht zou zijn voor de relatie tussen de EU en de ASEAN-landen?**

Ja. Zoals toegelicht in de beantwoording op vraag 11 zijn de gevolgen van niet-ratificatie groot, zowel voor de verhouding met de Europese Commissie en overige EU-lidstaten als voor de relatie met ASEAN-landen.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

- 14. De leden van de JA21-fractie constateren dat de heer Stegers in zijn bijdrage stelde dat, afgaande op ervaringen in het verleden met bijvoorbeeld Qatar, het maken van aanvullende afspraken over bijvoorbeeld arbeidsomstandigheden niet gebeurt als er eenmaal een geratificeerd verdrag ligt. Hoe denkt de minister ASEAN-landen te kunnen bewegen naar betere arbeidsomstandigheden in de luchtvaartsector, nadat het verdrag geratificeerd is?**

Het verdrag biedt de grondslag voor nadere samenwerking op het gebied van arbeidsomstandigheden en schept een inspanningsverplichting voor alle partijen om nationale regelgeving en beleid te verbeteren. Zoals toegelicht in de beleidsappreciatie heeft IenW in recente Gemengde Comités hier al aandacht voor gevraagd. In de beantwoording op vraag 3 is nader toegelicht wat in het vorige Gemengd Comité is besproken ter verbetering van het verdrag. Dit Gemengde Comité dient ook ter monitoring van de gemaakte afspraken, onder andere over arbeidsomstandigheden.

Partij voor de Dieren-fractie

- 15. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie danken de minister voor de uitgebreide reactie, maar constateren tegelijkertijd dat de brief op meerdere punten vragen oproept en op onderdelen zelfs tegenstrijdig lijkt. Enerzijds stelt hij zich niet te herkennen in de conclusie dat Nederland nauwelijks van het verdrag zou profiteren, omdat Schiphol qua capaciteit vol zit. Enkele pagina's verder stelt de minister echter zelf dat "de impact voor Nederland gering is, omdat Schiphol qua capaciteit al vol zit." Kan de minister in detail toelichten hoe deze twee stellingen zich tot elkaar verhouden?**

Op Schiphol worden de mogelijkheden voor markttoegang voor ASEAN-luchtvaartmaatschappijen begrensd door de beschikbare capaciteit. Die wordt bepaald door nationale regelgeving. Er is hiermee voor de geluidsruimte op Schiphol en de overlast van luchtvaart geen verandering in de huidige toegestane situatie. Dat is wat bedoeld wordt met de stelling dat de impact voor Nederland gering zal zijn. Tegelijkertijd verruimt en stroomlijnt het verdrag de commerciële mogelijkheden voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en consumenten binnen de ASEAN-landen. Voor zowel consumenten als luchtvaartmaatschappijen biedt het verdrag het voordeel van een aanzienlijke uitbreiding van het mogelijke netwerk aan bestemmingen, dat ook beter en efficiënter gecombineerd kan worden binnen de ASEAN-lidstaten. Het verdrag bevat verder bepalingen die een grondslag bieden voor verdere samenwerking op klimaatbeleid en duurzaamheid.

- 16. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen ook dat de minister dankbaar gebruik heeft gemaakt van de input uit het rondetafelgesprek. Kan de minister aangeven wat er concreet met deze input is gedaan, op welke punten precies en op welke manier deze is verwerkt? Kan de minister aangeven welke onderdelen van het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het rondetafelgesprek daadwerkelijk zijn gewijzigd? Welke nieuwe inzichten heeft het rondetafelgesprek volgens de minister opgeleverd? Kan de minister ook precies aangeven welke aanbevelingen van welke mensen niet zijn overgenomen en waarom niet?**

Uit de beleidsappreciatie blijkt dat vanuit alle invalshoeken is nagedacht over de reikwijdte en mogelijke voor- en nadelen van dit luchtvaartverdrag. Het verdrag zorgt onder randvoorwaarden voor ruimere commerciële mogelijkheden en eerlijke markttoegang voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en consumenten, zoals verder toegelicht is in de beantwoording op vraag 1. Dit blijft overeind staan voor het kabinet. Het verdrag staat nationale regelgeving op milieu en duurzaamheid niet in de weg. Het rondetafelgesprek heeft het inzicht opgeleverd dat stevige randvoorwaarden op eerlijke concurrentie, duurzaamheid en arbeidsomstandigheden van groot belang worden geacht. Het kabinet streeft ernaar het onderliggende beleid verder te ontwikkelen in samenspraak met de Europese Commissie, EU-lidstaten en ASEAN-landen. In het rondetafelgesprek is ook duidelijk uitgesproken dat dit verdrag een grote verbetering is ten opzichte van de oude situatie. En dat het verdrag een resultaat is van een onderhandeling, waarbij niet eenzijdig de wil van de Europese Unie kan worden opgelegd.

- 17. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij het met hen eens is dat de meeste deskundigen tijdens het rondetafelgesprek juist wezenlijke kritiek uitten op de huidige verdragsopzet en opriepen tot sterkere waarborgen op het gebied van milieu, arbeidsomstandigheden, veiligheid en eerlijke concurrentie. Ziet de minister ook het belang dat juist dit verdrag, een groot verdrag tussen twee grote regio's, beter wordt ingevuld, omdat het zal dienen als voorbeeld voor de toekomstige vergelijken? Zo nee, waarom niet?**

Uit de beleidsappreciatie bleek dat constructief is nagedacht over de balans tussen publieke belangen. De verschillen tussen sommige experts zitten vooral in de vraag hoe die belangen het beste kunnen worden gerealiseerd. Het verdrag is in zijn huidige vorm een stap vooruit ten opzichte van de bestaande bilaterale verdragen, omdat het bepalingen bevat die daar vaak ontbraken. De zorg die in het rondetafelgesprek geuit werd, namelijk dat het verdrag verdere ontwikkeling van nationaal beleid zou belemmeren, is weggenomen door met verwijzing naar de artikelen aan te geven dat deze mogelijkheid wel degelijk aanwezig is en blijft.

- 18. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij bereid is om, voordat Nederland het verdrag ratificeert, zich in Europa in te zetten voor verbetering van het verdrag, op basis van de input van de experts en de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV).**

Zoals in de beantwoording op vraag 11 is toegelicht wordt de kans zeer gering geacht dat heronderhandelingen tot een beter resultaat zullen leiden, terwijl er wel grote risico's aan kleven.

Het kabinet zet zich in Europees en mondiaal verband in op verbetering van de afspraken op door de VNV signaleerde terreinen. Nederland zet zich in het Gemengd Comité in om tot verdere verbetering van het verdrag te komen. De rol van het Gemengd Comité is nader toegelicht in de beantwoording op vraag 4.

Visie op luchtvaartverdragen

- 19. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de meeste internationale luchtvaartverdragen dateren uit een periode waarin klimaatverandering, biodiversiteitsverlies, gezondheidseffecten van**

luchtvaart en mondiale duurzaamheidsdoelen nauwelijks een rol speelden. Deelt de minister de opvatting dat de maatschappelijke context inmiddels is veranderd? Zo nee, waarom niet?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

Ja, om die reden wordt gewerkt aan verbetering van deze verdragen. In nieuwe verdragen streeft Nederland altijd naar betere afspraken over milieu, duurzaamheid, eerlijke concurrentie, veiligheid en arbeidsomstandigheden. Zoals in de motie Kostić² is aangenomen, zet Nederland zich bij toekomstige verdragen in voor bindende afspraken omtrent duurzaamheidsdoelen. Deze doelen worden in internationale en Europese gremia opgesteld, maar kunnen opgenomen worden in luchtvaartverdragen om zo ook via het Gemengd Comité en de mogelijkheden omtrent geschillenbeslechting afdwingbaar te worden.

20. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat de luchtvaartsector in de tijd dat de eerste luchtvaartverdragen tot stand kwamen, nog een stuk kleiner was en de impact op klimaat en gezondheid/leefomgeving minder duidelijk was dan nu. Dat er destijds nog geen bindende klimaatdoelen in werden opgenomen, was dus te verwachten. Nu deze impact groter is geworden en we er meer over weten, constateren deze leden dat het onverstandig is en duidt op onbehoorlijk bestuur wanneer deze kennis niet stevig mee wordt genomen in verdragen, maar er enkel wordt aangestuurd op het voeren van gesprekken. Is de minister het met deze leden eens dat zulke vrijblijvende gesprekken nooit leiden tot substantiële milieu- of gezondheidsmaatregelen? Zo nee, kan hij een voorbeeld noemen waarin overleg in het Gemengd Comité daadwerkelijk heeft geleid tot fundamentele aanpassing van verdragsafspraken op het gebied van milieu, klimaat, gezondheid, arbeidsomstandigheden en sociale veiligheid? Hoeveel keer is dit gebeurd? Welke concrete resultaten zijn bereikt?

De bevoegdheid en werking van het Gemengd Comité is nader geduid in de beantwoording op vraag 4. In het Gemengd Comité uit 2024 hebben de ASEAN-landen uitgebreid hun duurzaamheidsbeleid en wet- en regelgeving toegelicht. Zo heeft Singapore toegelicht dat het een SAF-bijdrage vereist van luchtvaartmaatschappijen en een bijmengdoel heeft opgenomen. Indonesië heeft het beleidsdoel om klimaatneutrale luchtvaart in 2060 te hebben, waar bijmengverplichtingen een cruciaal onderdeel van zijn. Vietnam vereist ook stevige en oplopende bijmengpercentages. Het Gemengd Comité wordt gebruikt om deze toezeggingen en wettelijke verplichtingen bij te houden. Zoals in het antwoord op vraag 3 is toegelicht, wordt ook de implementatie van de 'Agenda voor waardig werk' van de IAO in het Gemengd Comité gemonitord. Zo leidt het Gemengd Comité nu al tot verbetering en inzicht in beleid en wet- en regelgeving bij zowel de EU als de ASEAN-landen.

21. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij de opvatting deelt dat verdragen moeten meegroeien met nieuwe wetenschappelijke inzichten. Waarom kiest het kabinet ervoor vast te houden aan een verdragsmodel waarin milieu-, klimaat- en sociale bepalingen grotendeels vrijblijvend blijven? Waarom acht de minister vrijblijvende samenwerking voldoende, terwijl hij tegelijkertijd erkent dat luchtvaart een grote verduurzamingsopgave kent?

² Motie nummer 36700-13, ingediend op 28 mei 2026.

Luchtvaartverdragen zijn, om een lappendeken aan regelgeving te voorkomen, niet het primaire instrument om klimaatdoelen af te dwingen. Om de reden die de leden aandragen wordt wel gewerkt aan verbetering van deze luchtvaartverdragen. In het verdrag is bijvoorbeeld afgesproken dat alle verdragstaten de noodzaak tot verduurzaming van de luchtvaart en de maatregelen die hiervoor nodig zijn onderschrijven. Dit wordt vervolgens in nationale, Europese en internationale regelgeving uitgewerkt, waarbij de laatste wetenschappelijke inzichten worden betrokken. Nationale, Europese en internationale regelgeving zorgt ervoor dat de sector als geheel gereguleerd wordt en zo gelden maatregelen voor eenieder. Denk hierbij aan het Europese Fit for 55-pakket, waaraan Nederland actief bijdraagt met onder meer het Europese emissiehandelssysteem EU ETS en RefuelEU met een oplopende bijmengverplichting voor duurzame brandstoffen. Het EU-ASEAN-verdrag staat nationale, Europese en internationale verduurzamingsmaatregelen en capaciteitsbeperkingen op geen enkele wijze in de weg. Het verdrag ondersteunt die juist door samenwerking en transparantie te versterken.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

22. Is de minister het met deze leden eens dat Europa, en ook Nederland, kritischer zouden mogen zijn op een verdrag dat weinig positieve impact heeft op Nederland en dat hooguit zorgt voor (nog) meer reis- en overstapmogelijkheden? Zo nee, waarom niet?

Zie beantwoording op vraag 23.

23. Kan de minister bevestigen dat eventuele beperkte voordelen bij lange na niet opwegen tegen de noodzaak om de negatieve impact van de luchtvaart op het leefklimaat, nu en in de toekomst, te verminderen? Zo nee, waarom niet?

Er wordt bij deze antwoord gegeven op vraag 22 en 23 gezamenlijk.

Zoals in de beleidsappreciatie is toegelicht heeft het kabinet een zorgvuldige afweging gemaakt met betrekking tot de balans tussen de economische voordelen en verbondenheid van Nederland die het verdrag biedt en de noodzakelijke waarborgen op het gebied van onder meer eerlijke concurrentie, milieu, en sociale aspecten.

Daarnaast zorgt het verdrag voor een belangrijke modernisering van de bestaande bilaterale overeenkomsten met de ASEAN-landen afzonderlijk omdat die in de regel bepalingen over milieu-, consumentenbescherming- en sociale aspecten missen en belemmert het op geen enkele wijze dat Nederland nationaal of in EU verband de huidige milieuregelgeving versterkt.

24. De minister geeft aan dat het kabinet vindt dat de luchtvaart voor een grote verduurzamingsopgave staat en dat eerlijke concurrentie en vergelijkbare regels voor luchtvaartmaatschappijen belangrijk zijn. Waarom kiest het kabinet er dan niet voor juist deze onderwerpen bindend vast te leggen, zodat het ook eerlijk is voor Nederlanders en Nederlandse piloten volgens de input van VNV?

Het EU-ASEAN verdrag is de uitkomst van een jarenlang onderhandelingsproces tussen de EU en haar lidstaten enerzijds en de ASEAN-landen anderzijds. Deze landen hebben op alle gebieden die door het verdrag bestreken worden op grond van hun soevereiniteit

deels hun eigen regelgeving en beleid en voor wat de EU-lidstaten betreft deels gezamenlijke regelgeving en beleid. Het is daarom niet realistisch en juridisch vaak niet mogelijk om op al die terreinen eenzijdig onze regels proberen op te leggen aan de ASEAN-landen binnen het grondgebied van de ASEAN-landen. Net zomin als dat omgedraaid voor de ASEAN-landen een realistisch uitgangspunt voor onderhandelingen met de EU-lidstaten zou zijn. Met die gewenste onderhandelingsuitkomst zou er nooit een EU of bilateraal luchtvaartverdrag met een ander land of landen tot stand kunnen komen.

Het verdrag bevat bepalingen op alle door de VNV benoemde terreinen, waaronder artikel 8 over eerlijke mededinging, artikel 18 over het milieu en artikel 22 over sociale aspecten die eveneens grondslag bieden voor verdere ontwikkeling van relevante regelgeving en beleid en ook samenwerking op die gebieden. Het kabinet streeft op die basis naar verdergaande harmonisatie van regelgeving en beleid in samenspraak met de Europese Commissie en overige partijen. En blijft zich, zoals gesteld in het antwoord op vraag 8, in Europees en mondiaal verband inzetten voor versterking van dergelijke bepalingen in toekomstige verdragen. Luchtvaartverdragen zijn echter, zoals ook genoemd in de beantwoording op vraag 21, niet het primaire instrument om dergelijke afspraken voor de gehele luchtvaartsector vast te leggen.

25. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij het met deze leden eens is dat afspraken in verdragen juist behulpzaam kunnen zijn om eerlijke concurrentie en vergelijkbare regels tussen landen en luchtvaartmaatschappijen te bewerkstelligen, door zaken bindend vast te leggen, omdat beide partijen zich dan aan dezelfde regels moeten houden. Waarom worden voor productveiligheid, voedselveiligheid, chemische stoffen en consumentenbescherming wel harde voorwaarden gesteld aan toegang tot de Europese markt, terwijl dat voor luchtvaartmaatschappijen niet gebeurt? Kan de minister uitleggen waarom voor luchtvaart kennelijk een lagere beschermingsstandaard geldt dan voor bijvoorbeeld speelgoed of levensmiddelen?

Zoals op 2 juli 2025 in een eerder Schriftelijk overleg is aangegeven³ stelt de Europese Unie nadere eisen aan luchtvaartmaatschappijen uit andere landen om toegang tot het EU-luchtruim te verkrijgen. De Europese luchtvaartveiligheidsorganisatie EASA benadrukt dat er een zeer goed functionerend veiligheidsnet bestaat, waarbij scherp onderzocht wordt of niet-Europese luchtvaartmaatschappijen op een voldoende veilig niveau opereren om toegang tot de Europese Unie te krijgen.

Zo zijn Third Country Operator (TCO) authorisations vereist voor luchtvaartmaatschappijen uit derde landen. Deze autorisatie wordt afgegeven door het Europese agentschap voor de luchtvaartveiligheid (EASA) en is bedoeld om ervoor te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen uit derde landen op Europees grondgebied voldoen aan de ICAO-eisen en de aanvullende veiligheidsvereisten die binnen de Europese Unie gelden. Deze Europese regelgeving geldt voor luchtvaartmaatschappijen die naar de EU vliegen. Het sluiten van een luchtvaartverdrag wijzigt niets aan deze al geldende strenge eisen voor toegang tot het Europese luchtruim.

Het kabinet erkent dat afspraken in verdragen behulpzaam kunnen zijn. Het verdrag bevat dan ook bepalingen die daaraan bijdragen (artikel 8, 15 en artikel 22). Het verdrag is een stap vooruit ten opzichte van bestaande bilaterale verdragen en biedt een grondslag voor verdere harmonisatie.

³ Kamerstukken 36 634 nr. 11.

Daarnaast gelden ook voor niet-EU luchtvaartmaatschappijen strenge eisen over bijvoorbeeld consumentenbescherming en bijmengverplichtingen uit ReFuelEU. Hiermee gelden er strenge regels en vereisten voor luchtvaartmaatschappijen uit derde landen om toegang tot de EU te krijgen.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

26. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat het verdrag de verdere liberalisering van luchtvervoer tussen twee snelgroeiende economische regio's faciliteert. Klopt het dat het primaire doel van dit verdrag economische groei is en te zijner tijd groei van de luchtvaart? Welke verduurzamingsopgave bedoelt het kabinet precies? Welke doelen wil het kabinet behalen, en welke (extra) maatregelen gaat het kabinet nemen om ervoor te zorgen dat de klimaatdoelen ook daadwerkelijk gehaald worden?

Bij het mandaatverzoek van de Europese Commissie, gaf de Commissie aan dat de primaire doelstellingen van het verdrag liberalisatie, harmonisatie van regelgeving, nauwere samenwerking en een gelijk speelveld zijn. Zoals toegelicht in de beantwoording op vraag 1 en 15, laat de verruiming van de markttoegang onverlet dat de capaciteit op luchthavens in een lidstaat wordt begrensd door nationale regelgeving volgens nationale en Europese regels.

Met de verduurzamingsopgave wordt bedoeld op de grote opgave waarvoor de luchtvaartsector staat om de klimaatdoelen te halen. Zoals gesteld in de beantwoording op vraag 8 zet het kabinet hierbij in op de ICAO-doelstelling, van netto-nul CO₂-uitstoot in 2050 via technologische vernieuwing, operationele verbeteringen, de inzet van duurzame luchtvaartbrandstoffen en via het mondiale compensatiemechanisme CORSIA. De voortgang hierop wordt binnen ICAO zorgvuldig gemonitord. Eventuele aanvullende maatregelen zoekt het kabinet primair op EU- of internationaal niveau, gezien het grensoverschrijdende karakter van de luchtvaart en om een gelijk speelveld te waarborgen. Luchtvaartverdragen zijn hier niet het meest geschikte middel voor, omdat dit in een lappendeken van verschillende regelgeving zou resulteren.

27. Kan de minister reflecteren op het feit dat KLM tot nu toe positief heeft gereageerd op het verdrag, terwijl de VNV zich uiterst negatief heeft uitgelaten over het verdrag en tijdens het rondetafelgesprek over het verdrag zelfs stelde dat je als Nederland niet achter het verdrag moet gaan staan zoals het er nu uitziet. Zou dit verschil kunnen worden verklaard, doordat de VNV vooral kijkt naar de langetermijneffecten op het beroep van haar leden, terwijl KLM, mede door de afhankelijkheid van aandeelhouders, vooral gericht is op de korte termijn?

Het verschil in opvatting tussen KLM en de VNV over de wenselijkheid van het EU-ASEAN verdrag lijkt niet primair in de vermeende effecten van het verdrag op de korte of lange termijn te liggen.

KLM richt zich in algemene zin vooral op de economische voordelen die het EU-ASEAN verdrag biedt, waaronder de versterking van haar concurrentiepositie en vergrote netwerkmogelijkheden in de voor KLM belangrijke Zuidoost-Aziatische markt van ASEAN. De VNV heeft in zijn algemeenheid zorgen over oneerlijke concurrentie, arbeidsomstandigheden en veiligheid.

Het kabinet is van mening dat het verdrag een belangrijke stap vooruit is ten opzichte van de bestaande situatie. Het blijft mogelijk om regelgeving en beleid in samenspraak

met zowel de EU-lidstaten als ASEAN-staten verder te ontwikkelen, waarbij rekening wordt gehouden met eerlijke concurrentie, duurzaamheid, arbeidsomstandigheden en veiligheid.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

28. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen waarom een gezondheidstoets ontbreekt. Is de minister bereid om die alsnog uit te voeren, ook voor toekomstige verdragen?

De markttoegang die het EU-ASEAN verdrag en alle overige huidige en toekomstige luchtvaartverdragen op Nederland bieden, wordt uiteindelijk bepaald door de beschikbare capaciteit op de Nederlandse luchthavens. Bij de voorbereiding van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol zijn milieueffecten, waaronder geluid, en lokale luchtkwaliteit en gezondheid formeel onderzocht in het Milieueffectrapport (MER) van Schiphol en zijn de milieueffecten op die manier volwaardig onderdeel van de besluitvorming. Aparte gezondheidstoetsen voor luchtvaartverdragen zijn daarom niet nodig. Aanvullend aan het MER is aangekondigd dat het kabinet ervoor gekozen heeft om de Gezondheidsraad een advies te vragen over de impact van de luchtvaart op de gezondheid van de inwoners van Nederland scherper in beeld te krijgen.⁴

29. Kan de minister uitleggen hoe hij tot de conclusie komt dat de impact voor Nederland "gering" is, omdat Schiphol vol zit, zonder dat daar een assessment aan ten grondslag ligt? Waarom wordt het nut van een impactassessment op klimaat en duurzaamheid alleen erkend voor toekomstige verdragen, en niet retrospectief toegepast om de daadwerkelijke effecten van dit verdrag te kunnen monitoren? De minister stelt dat een impactassessment voor dit verdrag niet doelmatig zou zijn, omdat het verdrag al is uitonderhandeld. Deze leden begrijpen deze redenering niet.

Zie beantwoording op vraag 30.

30. Is de minister het ermee eens dat de Kamer een zelfstandige afweging moet kunnen maken over ratificatie en dat moet kunnen doen op basis van feiten? Hoe kan de Kamer een zorgvuldige afweging maken zonder wetenschappelijke toetsing en inzicht in de impact op Nederlandse samenleving, burgers, medewerkers, klimaat, gezondheid en leefomgeving? Hoe kan de Kamer beoordelen of de voordelen opwegen tegen de maatschappelijke kosten zonder impactanalyse?

Er wordt gezamenlijk antwoord gegeven op vraag 29 en 30.

De Kamer kan een zelfstandige afweging maken over ratificatie op basis van feiten en alle overige relevante informatie, waaronder het rondetafelgesprek, de gevraagde beleidsappreciatie daarop en de beantwoording van de vragen die over het verdrag zijn gesteld.⁵ Zoals eerder aangegeven staat het verdrag niet in de weg van Europese of nationale maatregelen op het gebied van klimaat, gezondheid en leefomgeving.

Zoals in de beantwoording op vraag 28 is toegelicht wordt de markttoegang die het EU-ASEAN verdrag op Schiphol biedt begrensd door de beschikbare capaciteit van Schiphol.

⁴ Kamerstuk II 2025-26, nr. 31936-1290.

⁵ Kamerstukken 36634-1, 36634-11, 36700-17.

Het laten uitvoeren van een impact assessment voor een binnen het verleende mandaat uit-onderhandeld verdrag wordt voor dit tot stand gekomen verdrag niet doelmatig geacht. Zoals gesteld in de beantwoording op vraag 6 steunt het kabinet het Belgisch voorstel om de Commissie te verzoeken om voor nieuwe EU verdragen op Europees niveau naast economische ook impact assessments op het gebied van het klimaat te laten uitvoeren.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

Duurzaamheid en klimaat

- 31. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat het kabinet in de brief de observatie van de heer Hemmings onderschrijft dat, juist omdat luchtvaart per definitie grensoverschrijdend is, vraagstukken rond duurzaamheid, eerlijke concurrentie en veiligheid niet effectief kunnen worden aangepakt zonder internationale afspraken. Maar precies om die reden zien deze leden niet in waarom de huidige duurzaamheidsbepalingen in dit verdrag vrijblijvend van aard mogen blijven. Is de minister het met deze leden eens dat, juist omdat internationale afspraken nodig zijn om deze grensoverschrijdende problemen aan te pakken, deze afspraken ook bindend en afdwingbaar zouden moeten zijn, in plaats van vrijblijvend? En welke concrete duurzaamheids- en klimaatresultaten zijn de afgelopen jaren geboekt in de Gemengde Comités?**

De recente resultaten op het gebied van verdere harmonisatie en ontwikkeling van regelgeving op het gebied van duurzaamheid van verschillende ASEAN-lidstaten zijn in het laatste Gemengd Comité gedeeld. Hiermee wordt duidelijk dat er ook in de ASEAN-landen gewerkt wordt aan concrete duurzaamheids- en klimaatdoelstellingen. Deze zijn in de beantwoording op vraag 20 benoemd. EASA werkt daarbij als gevolg van dit verdrag nauw samen met de ASEAN-landen om de harmonisatie op onder andere duurzaamheids- en klimaatgebieden verder vorm te geven.

Zoals gesteld in de beantwoording op vraag 21 wordt in nationaal, Europees en internationaal verband gewerkt aan bindende en afdwingbare eisen.

- 32. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij kan ingaan op de adviezen van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) als het gaat om de luchtvaart en hoe het verdrag precies daarmee rijmt en daarop is getoetst. Waarom ontbreekt een klimaattoets voorafgaand aan ratificatie? Is de minister bereid om zo'n klimaattoets alsnog uit te voeren, ook voor toekomstige verdragen? Zo nee, waarom niet?**

Zie beantwoording op vraag 34.

- 33. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen waarom een beoordeling van de gevolgen voor toekomstige generaties ontbreekt. Is de minister bereid om die alsnog uit te voeren en dit te doen voor alle toekomstige verdragen?**

Zie beantwoording op vraag 34.

- 34. Waarom ontbreekt een biodiversiteitstoets, gezien we volgens het IPCC en het Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES) te maken hebben met zowel een klimaatcrisis als een biodiversiteitscrisis die in samenhang moeten worden opgelost en er geen tijd meer te verliezen is? Erkent de minister die gezamenlijke**

conclusies van het IPCC en het IPBES? Zo nee, waarom negeert hij de wetenschap op het hoogste niveau? Zo ja, hoe is op die adviezen getoetst bij dit luchtvaartverdrag en wat is daaruit gekomen? Hoe neemt de minister deze adviezen in het vervolg bindend mee?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

Er wordt antwoord gegeven op vraag 32-34 gezamenlijk.

In de beantwoording op de vragen 29 en 30 is toegelicht waarom dergelijke toetsen niet noodzakelijk zijn bij luchtvaartverdragen. Zoals gesteld wordt de impact van luchtvaart op nationaal, Europees en internationaal niveau beperkt door respectievelijke regelgeving. IPCC stelt dat versnelling van technologie, brandstoffen en beprijzing nodig is. Deze lijn komt overeen met de Nederlandse inzet binnen ICAO en de EU. Daarnaast heeft het kabinet aangegeven de oproep van België te steunen om de Commissie te verzoeken om bij toekomstige luchtvaartverdragen een impact assessment op het gebied van duurzaamheid en klimaat uit te voeren.

35. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat non-discriminatoire slotallocatie (artikel 10, zesde lid) volgens de minister geen belemmering vormt voor klimaat- of geluidsdoelen, omdat nationaal al "strikte" maatregelen worden getroffen om vliegtuiglawaai te beperken. Is de minister het met deze leden eens dat het woord "strikt" hier nogal misplaatst is, aangezien de balans op en rond Schiphol nog altijd niet is hersteld en de sector daarmee vooral op papier geluid bespaart, in plaats van in de praktijk?

Nederland heeft in 2022 een geluidsdoel gesteld voor Schiphol van -20% extra gehinderden op het etmaal, en -15% in de nacht ten opzichte van 2024. Hiertoe is destijds een Balanced Approach-procedure gestart, die ertoe heeft geleid dat Schiphol als eerste luchthaven ter wereld op last van de overheid heeft moeten krimpen. Om het gestelde geluidsdoel te behalen is een maatregelenpakket samengesteld. Een maatregel betreft het terugbrengen van het maximale aantal vliegtuigbewegingen op het etmaal naar 478.000, waarvan 27.000 in de nacht. Dit – en het resultaat van de rest van het maatregelenpakket – wordt verankerd met de voorgenomen wijziging van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol. Deze maatregelen die in het kader van de Balanced Approach-procedure zijn genomen, werpen merkbaar hun vruchten af. Zo blijkt uit de tweede monitoring van het effect van de Balanced Approach-maatregelen dat er sprake is van een afname van bijna 30% ernstig slaapverstoorden binnen 40 Lnight en is het aantal woningen binnen 48 Lnight met 35% afgenomen. Daarnaast is in het Coalitieakkoord van dit kabinet de ambitie opgenomen om de geluidsoverlast voor de omgeving van Schiphol in de nacht nog verder terug te dringen. Het kabinet heeft daarom afgesproken dat Schiphol in 2030 tussen 23.00 en 07.00 uur 50% stiller moet zijn ten opzichte van 2024. Verder zet het kabinet in op het verminderen van de totale CO₂-uitstoot. In 2030 moet de uitstoot van de burgerluchtvaart op Schiphol en Lelystad Airport lager zijn dan in 2024 op Schiphol. Tot slot is in het Coalitieakkoord afgesproken dat Schiphol 50 miljoen investeert in een omgevingsfonds om woningen te isoleren.

36. Erkent de minister dat er veel kritiek is op zijn voorgenomen beleid op het gebied van luchtvaart en geluid, van zowel álle omwonendenorganisaties, als wetenschappers, maatschappelijke experts, medeoverheden en maatschappelijke organisaties? Hoe kan hij nu al beweren dat er "strikte" maatregelen worden getroffen? Op basis van welke wetenschappelijke inzichten stelt de minister dit? Deze leden constateren bovendien dat Nederland maatregelen om vliegtuiglawaai daadwerkelijk te beperken niet

zelfstandig kan nemen, maar dat daarvoor eerst een Europese "balanced approach"-procedure moet worden doorlopen, zoals de minister de Kamer vaak heeft laten weten. Is de minister het met deze leden eens dat dit geen sterk voorbeeld is om de effectiviteit van nationale maatregelen mee te onderbouwen?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

Het kabinet herkent dat luchtvaart twee kanten kent. Nederland heeft een van de meest open economieën ter wereld en een sterk luchtvaartsysteem met de hubfunctie van Schiphol. Zeker voor een klein land als Nederland is de sterke positie van de luchtvaart en de bijdrage daarvan aan de economie geen vanzelfsprekendheid. Tegelijkertijd kan niet ontkend worden dat de luchtvaart een keerzijde heeft. Omwonenden ervaren overlast door geluidshinder, en de uitstoot van bijvoorbeeld CO₂ en stikstof belasten het klimaat en de natuur. Voor het kabinet zijn de opgaven uit het Coalitieakkoord leidend. Zoals in vraag 35 is toegelicht wordt hier hard aan gewerkt en worden er flinke stappen gezet om de geluidsbelasting rondom Schiphol terug te dringen.

37. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij kan bevestigen dat maatregelen, zoals een absoluut plafond op vliegbewegingen, een selectieve krimp op milieu- en/of gezondheidsgronden, en vergelijkbare maatregelen, niet worden belemmerd door dit verdrag. Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe zit dat dan precies? Hoe groot acht de minister de kans dat ASEAN-landen met succes een juridische procedure starten tegen dergelijke nationale maatregelen, zodra dit verdrag van kracht is? Is hierover juridisch advies ingewonnen en, zo ja, kan de minister dit met de Kamer delen?

Zoals toegelicht in de beleidsappreciatie op het rondetafelgesprek, eerdere Kamervragen⁶, het plenaire debat en de beantwoording op de vragen 8, 9, 16 en 21 staat dit verdrag dergelijke maatregelen niet in de weg. Daarmee ziet het kabinet geen ruimte voor juridische procedures onder dit verdrag. Wel is Nederland gebonden aan de EU-geluidverordening die een Balanced Approach-procedure vereist als Nederland maatregelen tegen het terugdringen van vliegtuighinder overweegt.

38. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat gebruikersheffingen volgens de minister kostengerelateerd moeten zijn (artikel 12), maar dat de vliegbelasting hierdoor niet wordt beperkt. Zijn er scenario's denkbaar waarin artikel 12 een toekomstige, verdergaande klimaatheffing op luchtvaart (bijvoorbeeld een emissiegerelateerde heffing die verder gaat dan kostendekking) in de weg zou staan? Kan de minister dit onderbouwen met juridisch onafhankelijk advies? Zo nee, waarom niet?

Artikel 12 implementeert de vereisten van artikel 15 van het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart. Gebruikersheffingen moeten non-discriminatoir en kostengerelateerd zijn. De vliegbelasting valt niet onder de gebruikersheffingen en wordt niet beperkt door artikel 12. Daarnaast kan gedifferentieerd worden in de tarieven om vliegtuigen met meer uitstoot meer te laten betalen dan vliegtuigen met een lagere uitstoot.

39. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat ICAO-maatregelen volgens de minister "in bredere zin op hun merites" beoordeeld moeten

⁶ Kamerstukken 36634-1, 36634-11, 36700-17.

worden, in reactie op de stelling van professor Peeters dat deze geen CO₂ zullen besparen. Kan de minister met concrete cijfers onderbouwen hoeveel CO₂-reductie de ICAO-maatregelen (CORSIA, certificeringseisen) tot nu toe daadwerkelijk hebben opgeleverd? En hoe dit zich verhoudt tot adviezen van het IPCC en de urgentie van de aanpak van de klimaat- en biodiversiteitscrisis? Kan de minister aangeven welke onafhankelijke evaluaties en onderzoeken aantonen dat de ICAO voldoende effectief is om de klimaatdoelen van Parijs te halen en dus om Nederland veilig te houden? Zo nee, waarom niet?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

Zie beantwoording op vraag 40.

- 40. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat volgens de minister op mondiaal niveau ambities worden uitgewerkt in bindende eisen om de impact van de luchtvaart op klimaat en leefomgeving te verminderen. Kan de minister hier meer context bij geven en tot in detail? Kan de minister alle informatie die hij hierover heeft met de Kamer delen? Over welke doelen gaat het, voor wie gaan deze gelden, vanaf wanneer, wanneer moeten ze zijn behaald, en wat gebeurt er als niet aan deze bindende doelen wordt voldaan? Verwacht de minister dat echt bindende doelen binnen de komende tien jaar daadwerkelijk tot stand komen? Is dat wetenschappelijk gezien op tijd om Nederland te behoeden voor gevaarlijke gevolgen van klimaat- en biodiversiteitscrisis? Zo nee, wat gaat de minister dan doen om burgers te beschermen?**

Er wordt antwoord gegeven op vraag 39 en 40 gezamenlijk.

De ICAO-doelstelling van netto-nul CO₂ voor de internationale luchtvaart in 2050 is uitgewerkt via een verscheidenheid aan maatregelen, zoals toegelicht in de beantwoording op vraag 8. Deze mondiale ambitie krijgt regionaal en nationaal invulling en leidt tot concrete verplichtingen: in EU-verband via ReFuelEU Aviation en EU ETS. Monitoringsrapportages geven inzicht in de behaalde reducties en de eventuele noodzaak tot aanvullende stappen. Ook elders in de wereld zien we ontwikkelingen rond bijmengverplichtingen ontstaan.

De ICAO-maatregelen kennen verschillende typen effect, die niet in één cijfer te vangen zijn. Het kabinet beoordeelt beide instrumenten dan ook niet primair op de tot dusver beperkte cijfers uit deze opbouwfase, maar op de structurele borging en het groeipad richting 2027-2035. Het kabinet blijft zich inzetten voor verdere aanscherping en effectiviteit van CORSIA en de overige ICAO-pijlers.

CORSIA bevond zich tot en met 2026 in een vrijwillige opbouwfase. In de pilotfase (2021-2023) bleven de emissies onder de referentiewaarde, waardoor geen compensatieverplichting is ontstaan. Vanaf 2024 gold voor de vrijwillig deelnemende landen al een verplichting van ongeveer 55,6 Mt CO₂, oplopend in 2025. Vanaf 2027 gaat de verplichte fase in, waarmee de dekking en milieu-integriteit van het instrument zullen toenemen.

- 41. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen in de brief dat ook ASEAN-lidstaten al ambitieuze plannen hebben om de uitstoot van de luchtvaart terug te dringen, bijvoorbeeld door bijmengverplichtingen. Welke concrete, bindende bijmengpercentages en tijdspaden betreft dit, en**

zijn deze vergelijkbaar met de Europese ReFuelEU-verplichtingen? Welke wetenschappelijke analyses heeft de minister die bevestigen dat die bindende bijmengpercentages voldoende zijn voor de luchtvaart om een eerlijke bijdrage te leveren aan het op tijd bestrijden van de klimaatcrisis, om burgers veilig te houden? Welke andere concrete maatregelen nemen ASEAN-lidstaten om de uitstoot van de luchtvaart terug te dringen? Welke wetenschappelijke analyses heeft de minister die bevestigen dat die maatregelen voldoende zijn voor de luchtvaart om een eerlijke bijdrage te leveren aan het op tijd bestrijden van de klimaatcrisis, om burgers veilig te houden?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

Meerdere ASEAN-lidstaten hebben ambitieuze plannen via bijmengverplichtingen. Een aantal daarvan is benoemd in de beantwoording op vraag 20. De concrete percentages en tijdspaden verschillen per land en zijn niet uniform. In sommige landen gaat dit al om in de wet vastgelegde verplichtingen, waar dit in andere landen nog om beleidsdoelen gaat. Zowel het kabinet, als de Europese Commissie steunen deze beleidsdoelen en wettelijke bijmengverplichtingen en blijven in het Gemengd Comité de implementatie hiervan monitoren. Er kan op dit moment geen gedetailleerde vergelijking gemaakt worden met ReFuelEU, omdat veel plannen in de ASEAN-landen nog in ontwikkeling zijn. De effectiviteit hangt af van schaal en snelheid van implementatie. Het kabinet baseert zich op rapportages van ICAO waaruit blijkt dat duurzame brandstoffen een belangrijke bijdrage kunnen leveren.

42. Kan de minister ingaan op het feit dat dit verdrag de marktgroei tussen twee snelgroeiende regio's faciliteert, terwijl luchtvaart een van de moeilijkst te verduurzamen sectoren is? Is er een inschatting gemaakt van de verwachte groei in vliegbewegingen en de bijbehorende uitstoot als gevolg van dit verdrag? Zo nee, waarom niet?

Het verdrag vergroot markttoegang en commerciële mogelijkheden. Tegelijkertijd staat het EU-lidstaten niet in de weg om de markttoegang te begrenzen tot de beschikbare luchthavencapaciteit.

De Europese Commissie heeft voorafgaand aan de wens tot onderhandelingen met de ASEAN-landen een eigen marktanalyse gemaakt. Hieruit bleek onder meer dat er 13,1 miljoen passagiers tussen de EU en de ASEAN-landen of vice versa vlogen. 63% daarvan vloog direct tussen de EU en ASEAN. 37% nam een indirecte vlucht. 24% van de vluchten maakt een tussenstop in de golfregio. De inschatting van de Europese Commissie was dat een luchtvaartverdrag tussen de EU en ASEAN, meer directe vluchten zal bewerkstelligen. Dat is een positief effect op commerciële mogelijkheden. Daarnaast is het ook positief om met één directe vlucht de eindbestemming te bereiken, in plaats van met twee losse vluchten, waarbij de tweede vlucht niet gebonden is aan Europese eisen zoals ReFuelEU. Zonder ASEAN-verdrag zou het aandeel van indirecte vluchten tussen de regio's verder stijgen, met meer concurrentie vanuit de Golf-regio als gevolg.

Arbeidsomstandigheden

43. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat de VNV stelt dat het verdrag onvoldoende bescherming biedt tegen sociale dumping. Kan de minister hier uitgebreid op reageren? Waarom bevat het verdrag geen bindende sociale minimumnormen? Waarom ontbreekt een afdwingbaar handavingsmechanisme? Waarom worden vakbonden geen formele rol gegeven binnen het verdrag? Waarom ontbreekt een klachtenmechanisme voor werknemers? Waarom ontbreekt een sanctiemechanisme?

Het verdrag bevat bepalingen op het gebied van sociale aspecten (artikel 22) die handvatten bieden voor samenwerking en een stap vooruit vormen ten opzichte van bestaande bilaterale verdragen. De keuze om geen bindende sociale minimumnormen, afdwingbare handhavingsmechanismen, een formele rol voor vakbonden, klachtenmechanismen of een sanctiemechanisme op te nemen, is gebaseerd op praktische haalbaarheid in een internationale context. Het verdrag biedt wel een grondslag voor verdere samenwerking via het Gemengd Comité. Zoals ook eerder is aangegeven, blijkt uit eerdere navraag bij de Europese Commissie, andere EU-lidstaten, luchtvaartveiligheidsorganisatie EASA en de ILT, dat er geen concrete bewijzen zijn dat de toepassing van werk- en rusttijden door derde luchtvaartmaatschappijen een risico vormen voor de vliegveiligheid. De Europese Commissie heeft, zoals is aangegeven in de beantwoording op vraag 25, benadrukt dat er een zeer goed functionerend veiligheidsnet bestaat voor toegang tot de Europese Unie. Dit veiligheidsnet staat los van de geboden markttoegang in luchtvaartverdragen. Dat in ogenschouw nemend maakt dat de combinatie van het huidige verdrag, samen met de al geldende Europese eisen voor toegang tot het luchtruim, een veilige en goede verbetering is ten opzichte van de oude verdragen.

- 44. De minister stelt dat het kabinet begrip heeft voor de zorgen van de VNV over arbeidsvoorwaarden, eerlijke concurrentie en veiligheid, maar het enige concrete antwoord is dat er "mechanismes zijn om onderwerpen te bespreken met mogelijkheid tot verbetering." Welke concrete resultaten zijn er tot nu toe geboekt in de Gemengde Comités op het gebied van arbeidsvoorwaarden? Welke bindende afspraken zijn daaruit gekomen? Welke concrete inzet pleegt Nederland om oneerlijke concurrentie op arbeidsvoorwaarden tegen te gaan binnen het institutionele kader van dit verdrag, en welk tijdpad hoort daarbij? Wat zijn de garanties die het kabinet aan de VNV daarover kan geven?**

Zoals gesteld in de beantwoording van vraag 3, is in recente bijeenkomsten van het Gemengd Comité aandacht besteed aan arbeidsomstandigheden, met name door ratificatie van de 'Agenda voor waardig werk'. Deze ratificatie wordt in de komende Gemengde Comités gemonitord. Ook kunnen nadere zorgen over arbeidsomstandigheden besproken worden. Wanneer de VNV aanhoudende zorgen heeft over de veiligheid in relatie tot arbeidsomstandigheden, blijft IenW graag in gesprek om dit opnieuw aan te kaarten in het Gemengd Comité. Nederland zet zich in voor verbetering van arbeidsomstandigheden. Dit gebeurt in samenwerking met de Europese Commissie. Het verdrag biedt een handvat om deze inzet te blijven uitvoeren.

- 45. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie constateren dat het kabinet veel spreekt over een gelijk speelveld. De VNV stelt echter dat van een gelijk speelveld geen sprake is, zolang luchtvaartmaatschappijen uit derde landen niet aan vergelijkbare milieu-, arbeids-, veiligheids- en staatssteunregels hoeven te voldoen. Wanneer is volgens de minister sprake van een gelijk speelveld? Welke minimeisen moeten daarvoor gelden? Waarom worden die eisen niet in het verdrag opgenomen?**

Het onderhandelingsresultaat is een samenspel van haalbaarheid en wenselijkheid. Het verdrag is een grote verbetering ten opzichte van de oude bilaterale verdragen. Het biedt een solide basis om oneerlijke concurrentie tegen te gaan. Volledige harmonisatie van regelgeving is niet haalbaar en niet mogelijk. Net als dat Nederland niet zal

accepteren om de volledige regelgeving van ASEAN-landen over te nemen, is het voor de ASEAN-landen niet acceptabel om de volledige regelgeving van de EU over te nemen. Desondanks zijn er duidelijke waarborgen die de eerlijke concurrentie en daarmee het gelijke speelveld borgen. Zoals toegelicht in de beantwoording op vraag 8 wordt op mondiaal niveau ingezet op bindende normen waar alle verdragsluitende partijen aan gehouden zijn.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

Ratificatie

- 46. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat het alternatief voor ratificatie volgens de minister is om terug te vallen op oudere verdragen, die op het gebied van arbeidsvoorwaarden grotendeels ontbreken of minder vergaand zijn. Deze leden vinden dit een onterechte vergelijking: iedereen is het erover eens dat er uiteindelijk nieuwe verdragen moeten komen, maar het is beter om zulke grote nieuwe verdragen zorgvuldig en eerlijk te maken, dan nu akkoord te gaan met een verdrag dat op belangrijke punten tekortschiet en dat nauwelijks meer aan te passen is, zodra het is geratificeerd. Met een zwak verdrag ben je uiteindelijk verder van huis. Ook wijst de VNV erop dat bilaterale verdragen achteraf makkelijker te wijzigen zijn dan een grootschalig verdrag als dit tussen de EU en ASEAN, waardoor de onderhandelingspositie bij bilaterale verdragen groter blijft. Kan de minister op deze punten reflecteren?**

Het verdrag is een duidelijke stap vooruit ten opzichte van de bestaande bilaterale verdragen. Een eenzijdige afwijzing kent, zoals toegelicht in de beantwoording op vraag 11, grote diplomatieke afbreukrisico's. Bilaterale verdragen kunnen soms makkelijker te wijzigen zijn, maar missen ook de marktmacht van de Europese Unie om tot goede afspraken te komen. Zo heeft Nederland in het verleden lang onderhandeld over een verruiming van de commerciële mogelijkheden met een van de ASEAN-landen. Dit was destijds onacceptabel voor dat land. Met de marktmacht van de EU is dit resultaat nu wel bereikt, wat bewijst dat de onderhandelingspositie bij bilaterale verdragen niet persé groter is.

Daarnaast geldt dat als Nederland niet ratificeert, het verdrag niet in werking kan treden voor alle lidstaten. Wanneer Nederland vervolgens om bilaterale onderhandelingen vraagt, is het zeer onwaarschijnlijk dat de ASEAN-landen bereid zijn om tot verdergaande afspraken met Nederland te komen. Zeker omdat Nederland in de oude bilaterale verdragen al markttoegang heeft uitgewisseld. De ASEAN-landen vallen bij niet-ratificatie dus terug op de oude verdragen. Dit is, naast de diplomatieke schade, een praktische reden voor ASEAN-landen om niet tot betere afspraken in bilaterale verdragen te komen. Ten slotte is bij bilaterale onderhandelingen het doel om enkel toegang tot de individuele ASEAN-landen te verkrijgen en voor ASEAN-landen enkel toegang tot Nederland. Met dit multilaterale verdrag is geharmoniseerde toegang tot de gehele regio's verkregen. De ASEAN-landen hebben daarmee geen belang om met Nederland in bilaterale onderhandelingen tot betere afspraken te komen.

- 47. Bovendien geldt: niemand is geneigd om vrijwillig strengere regels voor zichzelf te accepteren, zodra er al een verdrag ligt zonder die regels. Waarom zou een onderhandelingspartner na ratificatie nog bereid zijn bindende verplichtingen te accepteren die zij eerder niet wilde opnemen? Kan de minister voorbeelden geven waarbij een eenmaal geratificeerd luchtvaartverdrag later alsnog wezenlijk is aangescherpt? Waarom acht de minister die kans voor aanscherping van maatregelen achteraf hier reëel?**

Het Gemengd Comité kan aanbevelingen doen voor wijzigingen, die vervolgens in een nieuw onderhandelingstraject kunnen worden meegenomen.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Een voorbeeld hiervan is de wijziging van het luchtvaartverdrag tussen de EU en de Verenigde Staten.⁷ Hierbij wijzigden diverse bepalingen op het gebied van milieu en sociale aspecten.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

Het kabinet acht wijzigingen achteraf dus mogelijk. Het Gemengd Comité biedt een platform voor continue dialoog. Zoals in onder andere het antwoord op vraag 3 is benoemd, werken ASEAN-landen ook aan duurzaamheidsregelgeving, waardoor het gelijke speelveld verder geborgd wordt. Via die weg leggen ook ASEAN-landen zichzelf al strengere eisen op. Volledige overname van de Europese regels in het verdrag door de ASEAN-landen is niet haalbaar en niet aannemelijk, maar streven naar verdere harmonisatie wel. Daarnaast wordt, ook door de partijen bij dit verdrag, op nationaal, Europees en mondiaal niveau voortdurend gewerkt aan ontwikkeling van regelgeving. Zoals gesteld in de beantwoording op vraag 21 heeft dit de voorkeur, omdat hierbij de sector als geheel wordt gereguleerd.

48. Waarom ziet de minister ratificatie niet juist als onderhandelingshefboom? Erkent de minister dat Nederland vóór ratificatie meer invloed heeft dan ná ratificatie? En is de minister het op zijn minst met deze leden eens dat dit voor een betere onderhandelingspositie zorgt om bindende doelen op te nemen, dan dit pas te doen nadat iedereen akkoord is gegaan?

Zoals toegelicht in de beleidsappreciatie op het rondetafelgesprek en de beantwoording op vragen 11 en 46 is niet-ratificatie geen verstandig uitgangspunt voor onderhandelingen.

49. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn het met de minister eens dat het beter was geweest als Nederland al eerder aan de bel had getrokken om bindende arbeids-, veiligheids- en milieudoelstellingen in dit verdrag te laten opnemen. De wereld is echter sinds 2016, toen het mandaat voor het laatst aan de Kamer werd voorgelegd, veranderd: er was toen nog geen Europese Green Deal, en de effecten van de luchtvaart op ons klimaat, nu en in de toekomst, zijn sindsdien veel duidelijker geworden. Dat de minister bij de gevolgen van niet-ratificatie uitsluitend spreekt over het verlies van "de voordelen voor de luchtvaartsector", in plaats van ook de effecten op milieu, klimaat, veiligheid en arbeidsomstandigheden te benoemen, vinden deze leden dan ook stuitend. Kan de minister uitleggen waarom hij belangrijke andere maatschappelijke belangen vergeet? Kan hij hier uitgebreid op reflecteren?

Zoals gesteld in de beantwoording op onder andere vraag 21, staat dit verdrag nationale, Europese en mondiale regelgeving niet in de weg. Sinds 2016 zijn er op al deze terreinen ontwikkelingen geweest, die mogelijk zijn onder het EU-ASEAN verdrag en daarmee dus ook de ASEAN-luchtvaartmaatschappijen aan nieuwe eisen onderwerpen. Deze regelgeving heeft de voorkeur, omdat het ervoor zorgt dat de sector als geheel wordt gereguleerd.

⁷ Protocol tot wijziging van de Luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, Luxemburg, 24-06-2010 (Trb. 2010, 240).

50. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie merken op dat dit verdrag bovendien vooral voordelig lijkt te zijn voor luchtvaartmaatschappijen uit ASEAN-lidstaten, wat de kans kleiner maakt dat zij niet opnieuw zouden willen onderhandelen. Kan de minister hierop uitgebreid reflecteren en zijn stellingen onderbouwen met feiten, onafhankelijke toetsen en wetenschappelijke inzichten?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

Het verdrag biedt voordelen voor alle partijen. Voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen vergroot het de commerciële mogelijkheden op de ASEAN-markt en versterkt het de concurrentiepositie van KLM en de hubpositie van Schiphol. Voor ASEAN-luchtvaartmaatschappijen vergroot het de toegang tot de EU-markt. Dit is in lijn met de doelstellingen van het verdrag. Het kabinet baseert zich op analyses van de Europese Commissie. Echter, aangezien de EU en de ASEAN-landen het verdrag al ondertekend hebben, acht het kabinet het niet aannemelijk dat de ASEAN-landen opnieuw met Nederland willen onderhandelen zoals toegelicht in de beantwoording op vragen 11 en 46.

51. Juist omdat de luchtvaartsector voor grote uitdagingen staat, is het voor deze leden van belang om nu duidelijke, bindende arbeids-, klimaat- en milieukaders vast te leggen. Daarmee behoudt bovendien de sector ook in de toekomst bestaansrecht. Zeker in een verdrag tussen twee grote economische blokken als de EU en ASEAN zou dit zowel aan eerlijke concurrentie als aan het beperken van de opwarming van de aarde bijdragen. Onderschrijft de minister dat dit een kans is die nu wordt gemist?

Het verdrag bevat bepalingen die een grondslag bieden voor verdere samenwerking. Het kabinet is van mening dat het verdrag geen kans mist, maar juist een belangrijke stap vooruit is. Daarnaast hecht het kabinet veel waarde aan het feit dat dit verdrag verdere maatregelen niet in de weg staat. Zoals nader is toegelicht in de beantwoording op vraag 21 worden grote stappen gezet op het gebied van nationale, Europese en mondiale regelgeving. Deze garanderen dat de gehele sector wordt gereguleerd. Het EU-ASEAN-verdrag staat dergelijke regelgeving niet in de weg.

52. Waarom ziet de minister het niet als een positieve kans om ratificatie van Nederland (tijdelijk) uit te stellen, zodat Nederland in de EU kan kijken waar mogelijkheden liggen om scherpere doelen op te nemen, bijvoorbeeld om te kijken of scherpe toezeggingen tot het opnemen van concrete doelen bereikt kunnen worden in het Gemengd Comité? En nadat dat onderzocht is, ratificatie nogmaals aan de Kamer voor te leggen?

Vragen 52 en 53 worden gezamenlijk beantwoord.

53. Slechts 13 van de 27 EU-lidstaten hebben het verdrag geratificeerd. Kan de minister toelichten waarom Nederland nu onder tijdsdruk zou moeten ratificeren, terwijl veel andere lidstaten dat kennelijk niet nodig achten? Is de minister het met deze leden eens dat zorgvuldige afweging van de Kamer niet opgejaagd moet worden door de wens van de minister om snel te ratificeren, vooral omdat ratificatie van verdragen soms jaren kan duren?

Er wordt gezamenlijk antwoord gegeven op vraag 52 en 53.

Het wetsvoorstel is na het doorbreken van het stilzwijgen op 16 december 2024 ingediend. De Kamer heeft vervolgens gevraagd om een plenair debat en deze werd ingepland op 28 mei 2026. Via moties kan de Kamer beleid bijsturen. Zoals toegelicht in de beantwoording op vraag 18 is het bij de parlementaire behandeling van alle verdragen echter zo dat er ruimte is om het verdrag goed te keuren óf af te keuren. De appreciatie van het kabinet aan de Kamer is om het verdrag goed te keuren en de afronding niet uit te stellen.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

Overleg met VNV

- 54. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben voorts vernomen dat de VNV verrast was door de tekst in de brief over het overleg met VNV en VNC, omdat de VNV aangeeft dat er geen sprake is van gezamenlijk werken aan inbreng voor de Gemengde Comités. Waarom schrijft de minister dat "is afgesproken om samen te werken om tot duidelijke afspraken in toekomstige verdragen te komen"? Kan de minister precies aangeven welke afspraken met de VNV zijn gemaakt? Welke voorstellen van de VNV zijn overgenomen? Welke niet? Waarom niet? Deze leden constateren dat de VNV het nog altijd niet eens is met de huidige lijn van het kabinet en wil dat Nederland zich in Brussel inzet voor een beter verdrag, voordat ratificatie plaatsvindt. Erkent de minister dat? Kan de minister hierop reflecteren en aangeven hoe dit verschil in beeldvorming te verklaren is? Kan hij uitleggen waarom hij de Kamer hierover verkeerd heeft ingelicht?**

In de beleidsappreciatie is aangegeven dat er constructieve gesprekken plaatsvinden met de VNV en VNC waarin onder andere wordt gewerkt aan de inbreng voor de Gemengde Comités. Met de samenwerking wordt gedoeld op het uitwisselen van informatie over arbeidsomstandigheden, eerlijke concurrentie en veiligheid en de toepasselijke onderliggende regelgeving op die gebieden. Zo wordt onderzocht in hoeverre de artikelen in luchtvaartverdragen op die terreinen verbeterd kunnen worden. Er is verschillende keren overleg gevoerd met de VNV, waarin zowel overeenkomsten als verschillen in standpunten worden uitgesproken. Er zijn nog geen concrete voorstellen van de VNV overgenomen in het EU-ASEAN verdrag, omdat dat verdrag al tot stand was gekomen. Afgesproken is dat de uitkomsten van de overleggen meegenomen worden in de Nederlandse inzet bij nieuwe luchtvaartverdragen met derde landen.

- 55. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden het wel een interessant idee dat verschillende partijen betrokken worden bij de inbreng voor de Gemengde Comités. Is de minister bereid om omwonenden en milieuorganisaties te betrekken bij de inbreng voor de Gemengde Comités? Zo nee, waarom niet?**

Belangen van omwonenden worden in Nederland vervat in geldende wet- en regelgeving zoals voor Schiphol in een Luchthavenverkeerbesluit (LVB) en onderliggende stukken. Daarover worden burgers en omwonenden breed geconsulteerd. ICAO en EU-regelgeving bieden voorts middelen voor beperking van de klimaatimpact en veiligheidsrisico's door de luchtvaart, en dus aanknopingspunten voor het meewegen van de kosten daarvan. Luchtvaartverdragen an sich kunnen niet resulteren in een toe- of afname van vliegtuigbewegingen, omdat de wettelijk vastgestelde capaciteit van de luchthaven voor bijvoorbeeld Schiphol de begrenzendende factor is.

Proces en informatiepositie Kamer

- 56. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie zijn blij te lezen dat het kabinet bereid is te bekijken hoe de Kamer gedurende onderhandelingstrajecten periodiek beter geïnformeerd kan worden. Dat zou eigenlijk vanzelfsprekend moeten zijn, en niet iets waar de Kamer om moet vragen. Kan de minister al meer delen over hoe hij dit voor zich ziet? Worden tussentijdse onderhandelingsupdates voortaan proactief gedeeld en wordt de Kamer volledig en op tijd geïnformeerd om op tijd bij te kunnen sturen? Wordt altijd een impactassessment gemaakt door wetenschappers, inclusief een klimaattoets en een toets op toekomstige generaties (aangezien de coalitiepartijen zeggen de rekening niet te willen doorschuiven op toekomstige generaties)?**

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

Zie de beantwoording op vraag 6 voor de impact assessments en de beantwoording op vraag 7 voor de informatiepositie van de Kamer.

- 57. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie lezen dat de minister in recente Gemengde Comités al aandacht heeft gevraagd voor duurzaamheid en arbeidsomstandigheden. Wat heeft hij daar precies aangekaart, en wat gaat hiermee concreet gebeuren? Is de minister bereid om, net als gebruikelijk is bij Europese Raden, voorafgaand de Nederlandse inzet met de Tweede Kamer te delen en na afloop ook de uitkomsten van het Gemengd Comité?**

Zie hiervoor de antwoorden op de vragen 3 en 20. Het Gemengd Comité is niet vergelijkbaar met Europese Raden, waarbij op ministersniveau wordt gesproken. Zoals gesteld in de beantwoording op vraag 7 hecht het kabinet aan een goede en tijdige informatievoorziening aan de Kamer. Door de Kamer periodiek te informeren kan de Kamer daar ook haar actuele visie bij geven.

- 58. De minister verwijst herhaaldelijk naar de Gemengde Comités. Welke bevoegdheden hebben deze precies? Kunnen zij verdragsartikelen wijzigen? Kunnen zij bindende verplichtingen toevoegen? Kunnen zij sancties opleggen? Kunnen zij naleving afdwingen?**

In de beantwoording op vraag 4 zijn de bevoegdheden van het Gemengd Comité opgenomen. Indien er in het Gemengd Comité geen overeenstemming bereikt wordt, staan er mogelijkheden voor geschillenbeslechting, inclusief arbitrage open onder het verdrag.

- 59. De minister zegt zich "aangemoedigd" te voelen door de oproep in o.a. de motie van het lid Kost   (Kamerstuk 36700, nr. 13) om bij toekomstige onderhandelingen te streven naar verdere versterking van de afspraken. Welke concrete stappen gaat het kabinet zetten om dit niet bij een intentie te laten, en op welke termijn? In welke gremia gaat de minister deze acties ondernemen? Welke voorstellen gaat Nederland in Brussel doen? Hoe wordt hierover teruggekoppeld en hoe vaak? Kan de minister toezeggen de Kamer periodiek over deze inzet te informeren?**

Het kabinet zet zich bij toekomstige onderhandelingen over luchtvaartverdragen met derde landen in voor versterking van de bepalingen over duurzaamheid, eerlijke concurrentie en arbeidsomstandigheden. Om die bepalingen te versterken zet het kabinet zich in ICAO, EU, en nationaal verband in op steeds verdere harmonisatie van wet- en regelgeving op die terreinen, om tot een steeds verder ontwikkeld gelijk

speelveld te komen. Hiermee wordt beoogd dat alle ontwikkelingen van wet- en regelgeving op die terreinen worden geïmplementeerd in luchtvaartverdragen met derde landen. Er wordt hierop ingezet in werkgroepen van de Europese Commissie over het EU externe beleid, alsmede in gemengde comités bij bestaande EU luchtvaartverdragen en bij onderhandelingen met derde landen over nieuwe EU luchtvaartverdragen. IenW zal bij de voortgang hiervan stilstaan in de eerder toegezegde periodieke verslagen.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/152565

60. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vragen de minister of hij kan toezeggen dat Nederland zich in EU-verband hard maakt voor een bindend en afdwingbaar duurzaamheidsartikel, in lijn met klimaat- en milieuwetenschap, in toekomstige luchtvaartverdragen, in plaats van de huidige, niet-afdwingbare formulering, en de Kamer over de inzet periodiek te informeren via bijvoorbeeld de periodieke luchtvaartbrieven. Is hij bereid zich bij te laten staan door onafhankelijke wetenschappers? Is de minister bereid om, vooruitlopend op toekomstige verdragen, een interne evaluatie te maken van waar de duurzaamheids- en arbeidsbepalingen in dit verdrag tekortschieten, zodat dit als leidraad kan dienen bij onderhandelingen over toekomstige luchtvaartverdragen of herzieningen?

De Nederlandse inzet in EU- en mondiaal verband is benadrukt in de beantwoording op de vragen 8 en 26. Dit is primair de plek waar harde afspraken over onder andere duurzaamheid gemaakt dienen te worden, om te garanderen dat dit voor alle bezoekende luchtvaartmaatschappijen geldt, en niet alleen voor luchtvaartmaatschappijen uit landen die een nieuw luchtvaartverdrag met sterke eisen willen accepteren. Dit voorkomt ook een lappendeken van verschillende duurzaamheidsregels in verschillende verdragen. Zoals gesteld in de beantwoording op vraag 59 zet het kabinet zich in voor verdere versterking van de luchtvaartverdragen.

61. Tot slot vragen deze leden of de minister werkelijk geen inhoudelijke zorgen heeft over duurzaamheid, veiligheid en arbeidsomstandigheden bij het EU-ASEAN-verdrag dat nu voorligt. Kan de minister daarop reflecteren?

Verdragen gaan over markttoegang en over de randvoorwaarden die daaraan verbonden worden. Daarmee worden luchtverbindingen tussen landen juridisch mogelijk gemaakt. Luchtvaartverdragen bepalen niet hoeveel er daadwerkelijk gevlogen wordt. Dat gebeurt nationaal en Europees, via luchthaven(verkeer)besluiten en via milieunormen.

Wij zorgen dat Nederland goed verbonden blijft met de wereld. Dat is van groot belang voor onze economie, onze bedrijven en onze positie als internationale hub. Daarbij houden wij volledige regie over de impact van de luchtvaart, via instrumenten die daarvoor bedoeld zijn: geluidsnormen, emissiebeleid, slotverdeling en Europese regelgeving zoals brandstofverplichtingen.

Het verdrag bevat verbeterde bepalingen ten opzichte van de oude bilaterale verdragen en biedt een grondslag voor verdere samenwerking en verbetering. Het kabinet blijft zich in Europees en mondiaal verband inzetten voor versterking van de afspraken in toekomstige verdragen.